दिल्ली परिवहन निगम की बस सेवा

2986. **श्रीमती सत्या पहिन :** क्या जल भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम की सारी बसें अपने अपने संबंधित डिपो को उस मार्ग की कोई भी सवारी लिए बिना ही तेज गति से लौट जाती हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम समस्त नौएडा को अच्छी बस सेवा उपलब्ध करा रहा है ; यदि हां, तो दिल्ली परिवन निगम की बसों द्वारा सेक्टर 34 नौएडा में सेवा उपलब्ध न कराने के क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या सरकार नौएडा और करोल बाग के बीच बस सेवा शुरु करने का विचार रखती है ?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं ।

(ख) जी, हां । तथापि, बेड़े की कमी के कारण नोएडा के प्रत्येक भाग को दि० प०नि० की बस सेवा के साथ जोड़ना संभव नहीं है ।

(ग) जी, नही ।

केन्द्रीय सड़क कोष के अन्तर्गत मध्य प्रदेश सरकार से प्राप्त प्रस्ताव

2981. **श्री अजीत जोगी:**
श्री मूलचन्द मीणा :

क्या जल भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1992-93 के दौरान मध्य प्रदेश सरकार द्वारा केन्द्रीय सड़क कोष (सी आर फ) से सहायता प्राप्त करने के लिए प्रस्तुत की गयी परियोजनाओं/योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रत्येक परियोजना के संबंध में केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ग) इस संबंध में आबंटित की गयी धनराशि और अब तक वास्तव में दी गयी धनराशि का परियोजना-वार ब्यौरा क्या है ?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर): (क) वर्ष 1992-93 के दौरान मध्य प्रदेश सरकार से केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ख) तथा (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

जहाजरानी उद्योग से अर्जित विदेशी मुद्रा

2988. **श्री राम जेठमलानी :**
श्री वीरेन जे० शाह :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जहाजरानी उद्योग देश में उन उद्योगों में से एक है जो बड़ी मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित करने में सक्षम है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान इस उद्योग के माध्यम से वर्षवार औसतन कितनी-कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई;

(ग) क्या यह भी सच है कि विदेशी मुद्रा की यह राशि कतिपय सुधार लाने के बाद बढ़ाई जा सकती है;

(घ) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) क्या यह भी सच है कि श्री हंस जे० पेट्रेस द्वारा दी गई विश्व

बैंक की रिपोर्ट में भारतीय जहाजरानी उद्योग की दयनीय स्थिति का उल्लेख किया गया है;

(च) यदि हां, तो रिपोर्ट के अनुसार भारतीय जहाजरानी उद्योग को संकट से उबारने के लिये अनुमानतः कितनी धनराशि की आवश्यकता होगी; और

(छ) सरकार द्वारा इस उद्योग को बचाने के लिये क्या योजना तैयार की गई है और आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक जहाजरानी उद्योग की विदेशी मुद्रा अर्जित करने की लक्ष्यांकित क्षमता कितनी है ?

जल-भतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी हां।

(ख) भारतीय राष्ट्रीय जहाज मालिक संघ द्वारा तैयार किए गए प्राक्कलनों के अनुसार नौवहन उद्योग ने पिछले तीन वर्षों के दौरान निम्नानुसार विदेशी मुद्रा का अर्जन/बचत की है :–

वर्ष	विदेशी मुद्रा का सकल अर्जन/बचत (करोड़ रुपए)	विदेशी मुद्रा खर्च (करोड़ रुपए)	विदेशी मुद्रा का निवल अर्जन/बचत (करोड़ रुपए)
1990–91	2186	1015	1171
1991–92	2698	1140	1558
1992–93	3176	1368	1808

(ग) जी, हां।

(घ) सरकार ने भारतीय टनभार में वृद्धि करने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। इनसे विदेशी मुद्रा के अर्जन/नौवहन उद्योग की बचत में बढ़ोतरी होगी। इसके लिए निम्नलिखित उपाए किए गए हैं :–

1. अब निम्नलिखित के लिए स्वतः अनुमोदन दिया जाता है :–

(क) निजी जहाज मालिक कंपनियों द्वारा क्रूड टैंकरों और ओ एस बी को छोड़कर सभी श्रेणियों के जहाजों की खरीद।

(ख) भारत अथवा विदेश में किसी कंपनी को आगे व्यापार/स्क्रैपिंग के लिए जहाजों की बिक्री।

(ग) किसी भारतीय शिपयार्ड से जहाज की खरीद, और

(घ) टनभार के रिप्लेसमेंट के लिए खरीद।

2. नौवहन कंपनियों को अपने जहाजों की बिक्री की राशि विदेशों में रखने और उसे नए जहाज खरीदने के लिए उपयोग करने की अनुमति है।

3. नौवहन कंपनियों को विदेशी नौवहन कंपनियों को भारतीय जलयान टाइम चार्टर आउट करने की स्वतंत्रता दी गयी है।

4. नौवहन कंपनियां अब बेयर-बोट चार्टर-कम-डिमाइज विधि द्वारा जहाज अधिग्रहण कर सकती है।

5. विदेशी ऋणदाता वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम की कुछेक धाराओं को, ऋण के मामले में चूक और उसके परिणामत: बंधक को पुरोबंधित किए जाने की अपेक्षा के मामले में ऋणदाता के अधिकार को लागू करने में बाधक मानते थे। अब इन धाराओं में संशोधन कर दिया गया है ताकि भारतीय नौवहन कंपनियां विदेशों से जहाज खरीदने के लिए बाहर से वाणिज्यिक ऋण जुटा सकें।

(ङ) तथा (च) श्री हंस जे० पैटरसन ने व्यापार और परिवहन के बीच भारत का बढ़ता विवाद (मुद्दे और विकल्प) शीर्षक के एक दस्तावेज में भारतीय व्यापार विकास और इसके वितरण के संभार तंत्र का कंटेनरीकरण और बहुविध परिवहन प्रबंधों के संदर्भ में गम्भीरतापूर्वक विश्लेषण किया है। दस्तावेज में भारत की व्यापार संभार तंत्र प्रणाली के विभिन्न भागों में वर्ष 2000 तक पूंजीगत निवेश की आवश्यकता है जिसमें परिवहन के विविध तरीकों में अनुमानत: 32 बिलियन अमेरिकी डालर का निवेश शामिल है।

(छ) 8वीं पंचवर्षीय योजना में योजना की समाप्ति पर 7.0 मिलियन जी आर टी के कुल टनभार की परिकल्पना की गयी है। आठवीं योजना के लक्ष्यों और नौवहन के क्षेत्र में अधिक ध्यान देने के क्षेत्रों में निर्यात के राष्ट्रीय लक्ष्य को पूरा करने में सक्षम आधुनिक, विविध बेड़े की खरीद, देश के बकाया भुगतान की स्थिति में प्रोन्नति और सुधार शामिल है। अन्य उद्देश्यों में पुराने जहाजों की स्क्रैपिंग, ईंधन की बचत वाले आधुनिक पोतों की खरीद, जलयानों के अधिग्रहण, खरीद और बिक्री के लिए विनियमन और लाइसेंस प्रक्रिया को कारगर और सरल बनाना और लाइसेंस तथा विनियमन को धीरे धीरे पूर्णत: समाप्त करना एवं भारतीय नौवहन कंपनियों को कार्गो सहायता आदि शामिल हैं।

नौवहन उद्योग के विदेशी मुद्रा अर्जन की संभाव्यता के बारे में कोई ठोस अनुमान नहीं लगाए गए हैं।

अहमदाबाद-वडोदरा राजमार्ग का निर्माण

2989. **श्री जितेन्द्र कुमार जैन :** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अहमदाबाद से वडोदरा तक 93 किलोमीटर लम्बे राजमार्ग के निर्माण की परियोजना वर्ष 1986 में तैयार की गई थी जिस पर 128 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान था;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि इस परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब होने के कारण संशोधित लागत 250 करोड़ रुपये आने का अनुमान है;

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं;

(घ) जिन निजी संस्थाओं को इस परियोजना के निर्माण का कार्य सौंपा गया है, उनका ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या यह भी सच है कि इस उद्देश्य के लिये विश्व बैंक से भी आर्थिक सहायता प्राप्त की गई है; और

(च) यदि हां, तो इस आर्थिक सहायता की कुल धनराशि कितनी थी और इस धनराशि का उपयोग न किये जाने के कारण कुल कितनी धनराशि का भुगतान वचनबद्धता शुल्क के रूप में किया गया है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं। संशोधित लागत का अभी पता लगाया जाना है।

(ग) विलम्ब के मुख्य कारण हैं-- सड़क कार्यों के लिए संयुक्त उद्यम की